

ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

Commission d'experts techniques
Fachausschuss für technische Fragen
Committee of Technical Experts

CTE 8/6.2
Version 1
11.03.2015

Original : EN

DOCUMENT EXPLICATIF SUR LES ATMF 2015

Informations pratiques sur l'application de l'appendice G à la COTIF

Tél. +41 (0) 31 359 10 10   Fax +41 (0) 31 359 10 11   info@otif.org   Gryphenhübeliweg 30   CH - 3006 Berne

Le présent document énonce les principes généraux sous-jacents aux ATMF dans leur version entrant en vigueur au 1er juillet 2015 et résume les tâches et responsabilités des différents acteurs impliqués dans leur mise en application. Son objectif est d'aider le lecteur à comprendre les ATMF. Le présent document n'est pas un règlement mais un document explicatif. Il est fourni à titre informatif uniquement. Toute contradiction, incompatibilité ou autre incohérence entre le présent document et les ATMF doit être considérée comme une erreur ou une inexactitude du présent document.

Principes généraux des ATMF

(à propos de l'article premier)

L'objectif premier des ATMF est d'établir les règles d'admission des véhicules au trafic international. Le principe en est que tout État partie est compétent pour accorder une admission internationale à un véhicule et que cette admission est reconnue par l'ensemble des autres États parties. Pour que cela fonctionne, il importe que tous les États parties appliquent les procédures et normes d'admission correctement, de sorte que tous puissent être certains que la conformité de tous les véhicules admis en vertu des ATMF est évaluée selon les mêmes règles et avec le même degré de précision, quel que soit l'endroit où ils sont pour la première fois admis.

Le principe sous-jacent aux ATMF est que si un véhicule remplit toutes les conditions applicables, il est admis au trafic international dans tous les États appliquant les ATMF.

Notions et définitions

(à propos de l'article 2)

Au sens des ATMF, un véhicule ferroviaire est un véhicule « apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction ». Cela signifie que les rames (également appelées unités multiples) et les locomotives relèvent également des ATMF et sont considérées comme des véhicules.

Afin de structurer les exigences fonctionnelles et techniques, le système ferroviaire est divisé en sous-systèmes aux termes de la PTU GEN-B[1]. Un véhicule peut comprendre un sous-système (matériel roulant) ou deux (matériel roulant + contrôle-commande et signalisation embarqué). Le premier cas concerne par exemple les wagons de marchandises et les voitures de voyageurs, le second les locomotives et les rames. Pour qu'un véhicule soit accepté au trafic international, il doit satisfaire aux spécifications techniques applicables.

Pour l'admission à l'exploitation, l'objet unique soumis à l'admission est appelé véhicule. Un véhicule peut comprendre un segment (p. ex. wagon, locomotive) ou plusieurs (rame).

Au sens des ATMF, un train est « une formation avec traction, constituée d'un ou plusieurs véhicules ferroviaires et préparée pour l'exploitation ». « Préparée pour l'exploitation » signifie que le ou les véhicules composant le train sont opérationnels et qu'une entreprise ferroviaire a veillé à ce que le train soit composé et préparé de manière correcte et sûre, y compris à ce que les contrôles avant le départ soient effectués. Le train a un conducteur, qui

[1] Toute la réglementation technique de l'OTIF, y compris les PTU, est disponible sous : http://www.otif.org/fr/technique/reglementations-en-vigueur.html

dispose de toutes les informations nécessaires pour le conduire en toute sécurité, un itinéraire, etc.

Un train est une formation opérationnelle comprenant un ou plusieurs véhicules, un conducteur et un itinéraire, exploitée (préparée pour l'exploitation) par une entreprise ferroviaire.

Pour qu'un train soit exploité dans un ou plusieurs États membres, il doit non seulement être constitué de véhicules admis dans les États concernés, mais l'entreprise ferroviaire doit également satisfaire aux exigences applicables en matière d'exploitation et de sécurité.

Exigences institutionnelles et administratives devant être appliquées par les États parties

(à propos de l'article 5)

Dans le cadre des ATMF, il appartient à l'autorité compétente nationale[2] de chaque État partie d'admettre les véhicules à l'exploitation. Avant qu'un véhicule ne puisse être admis, il faut contrôler qu'il est conforme à toutes les exigences applicables. Cette évaluation de la conformité est la tâche de l'organisme d'évaluation. En fonction des règles en vigueur dans l'État concerné, l'organisme d'évaluation peut ou non[3] faire partie de l'autorité compétente. L'autorité compétente et les organismes d'évaluation doivent être notifiés au Secrétaire général de l'OTIF[4].

Afin d'éviter les conflits d'intérêt et de veiller à ce que seuls les véhicules satisfaisant pleinement à toutes les exigences applicables soient admis, l'organisme d'évaluation doit être indépendant de toutes les entités intéressées par l'admission. Cela signifie que les entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure, détenteurs et entités chargées de l'entretien ou encore les concepteurs ou fabricants de véhicules ferroviaires ne peuvent aucunement prendre part à l'évaluation de la conformité des véhicules. Les qualifications minimales pour les agents procédant à l'évaluation de la conformité sont énoncées dans la PTU GEN-E.

Tout État appliquant les ATMF veille à ce qu'une autorité compétente soit établie et notifiée à l'OTIF et à ce que les agents impliqués dans l'évaluation de la conformité n'aient pas de conflits d'intérêt et remplissent toutes les conditions applicables.

Si l'organisme d'évaluation (ou l'autorité compétente si elle remplit également la fonction d'organisme d'évaluation) ne remplit pas toutes les conditions de qualification et d'indépendance énoncées à l'article 5, § 3, et dans la PTU GEN-E, les véhicules ne devraient pas être admis au trafic international sur la base d'évaluations réalisées par cet organisme.

Dans les États membres de l'OTIF également membres de l'Union européenne, la fonction d'organisme d'évaluation est remplie par les organismes notifiés[5]. Certains États non

[2] L'article 5 des ATMF prévoit également la possibilité d'une autorité compétente internationale, mais il n'en existe actuellement aucune.

[3] Dans les États membres de l'UE, le rôle de l'organisme d'évaluation est joué par les organismes notifiés qui sont indépendants des autorités compétentes, appelées dans ces États « autorités nationales de sécurité ».

[4] Une liste des autorités compétentes et organismes notifiés à l'OTIF est disponible sur : http://www.otif.org/fr/technique/autorites-competentes-des-etats-membres.html

[5] Une liste des organismes notifiés est disponible sur : http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&dir_id=30.

membres de l'UE, comme la Suisse, utilisent eux aussi ce modèle. En application de la PTU GEN-D, point 1.3.2, la compétence des organismes notifiés est également reconnue par l'OTIF. Par conséquent, les autorités compétentes des États non membres de l'UE peuvent décider de confier aux organismes notifiés une partie ou l'ensemble des évaluations de la conformité aux PTU. L'avantage de cette approche est qu'en cas de besoin, des informations spécifiques peuvent être collectées auprès des organismes notifiés.

Des exigences essentielles aux normes pour les véhicules

(à propos des articles 7, 14 et 19)

Les hautes exigences que tous les sous-systèmes, tels les véhicules, doivent remplir pour pouvoir être admis au trafic international sont les exigences essentielles définies dans la PTU GEN-A. Ces exigences essentielles sont trop abstraites pour servir à l'évaluation harmonisée de la conformité et c'est la raison pour laquelle les PTU énoncent des prescriptions plus détaillées basées sur ces exigences. Les PTU précisent également comment la conformité aux prescriptions doit être évaluée. Toutes les exigences techniques des PTU se fondent sur les exigences essentielles.

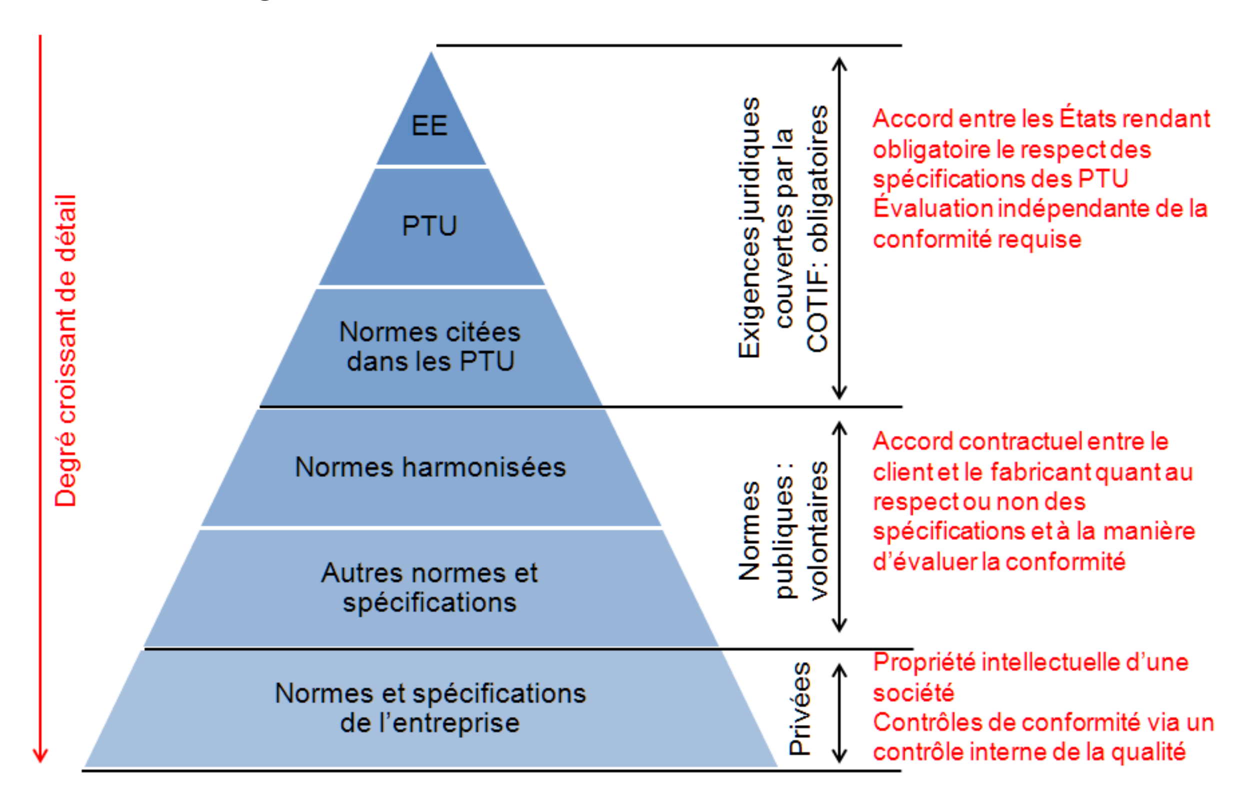


Illustration 1 : Pyramide réglementaire

Même si les PTU ne couvrent pas l'intégralité des constructions et composants possibles qui constituent un véhicule, leurs prescriptions couvrent bien tous les paramètres nécessaires à l'interopérabilité en trafic international. Le principe fondamental des PTU est de décrire les paramètres pertinents en termes de compatibilité entre le réseau et le véhicule de manière technique (et non pas fonctionnelle). Par exemple, pour le profil de roue, des dimensions précises sont prescrites. Les paramètres qui n'ont pas d'incidence directe sur la compatibilité avec le réseau sont caractérisés de manière fonctionnelle (ou comme performance), c.-à-d. que plusieurs solutions techniques peuvent satisfaire aux exigences fonctionnelles des PTU. Ainsi, toute une gamme de solutions techniques peuvent répondre aux exigences fonctionnelles pour

les portes voyageurs, utilisant par exemple des systèmes pneumatiques ou électriques. Ce principe admet un potentiel d'innovation et la normalisation volontaire par le secteur ferroviaire. Les paramètres qui ne sont pas jugés nécessaires à l'interopérabilité en trafic international ne sont simplement pas visés par les PTU. Par exemple, un véhicule peut disposer d'un compresseur d'air embarqué, mais les PTU ne comportent pas d'exigences à leur sujet. De même, un wagon peut être équipé d'un système de refroidissement pour le conditionnement de la marchandise, mais les PTU ne prescrivent rien à cet effet.

Il résulte de ce qui précède que les PTU ne régissent pas l'intégralité de la conception et il est donc très probable qu'il n'y ait pas d'exigences spécifiques pour certains composants d'un véhicule. Fondamentalement, toutes les fonctions, parties, et composants, même s'ils ne sont pas caractérisés dans les PTU, doivent répondre aux exigences essentielles. Si les PTU sont applicables à la fonction, à la partie ou au composant, elles doivent obligatoirement être respectées.

Les PTU ne régissent pas l'intégralité de la conception pour la construction de véhicules ferroviaires. En revanche, elles couvrent l'intégralité des paramètres nécessaires à l'interopérabilité en trafic international.

En plus des PTU, les wagons destinés au transport de marchandises dangereuses doivent satisfaire aux prescriptions applicables du RID (appendice C à la COTIF).

Les sous-systèmes non visés par une PTU, ou par des points ouverts des PTU, doivent être couverts par les spécifications techniques nationales en vigueur selon l'article 12 des APTU. À ce jour, le seul sous-système véhicule non visé par une PTU est le sous-système contrôle-commande et signalisation (CCS), ce qui signifie que les véhicules dotés d'un système CCS embarqué sont contrôlés selon les spécifications en vigueur dans chaque État partie. Les points ouverts ne concernant **pas** la compatibilité technique avec le réseau n'ont à être contrôlés que pour la première admission à l'exploitation et devraient être acceptés par les États où le véhicule est ultérieurement admis.

Les spécifications nouvellement introduites dans les PTU n'ont pas d'effet rétroactif sur les véhicules existants, à l'exception des prescriptions portant sur le marquage, l'entretien et, s'il y a lieu, le RID. Cela ressort de l'article 19, § 5, des ATMF, selon lequel la Commission d'experts techniques peut déclarer que des dispositions nouvelles des PTU sont applicables aux véhicules existants. Les différents États parties et autorités ne peuvent imposer de nouvelles règles après l'admission d'un véhicule.

Procédures d'évaluation de la conformité et d'admission au trafic international pour les nouveaux véhicules

(à propos des articles 4, 6, 10, 11 et 12)

Pour être admis à l'exploitation en trafic international, un véhicule doit respecter les PTU et satisfaire à toutes les exigences essentielles. La procédure débouchant sur l'admission à l'exploitation peut être divisée en deux phases ou étapes : la vérification et l'admission. La vérification dure un certain temps tandis que l'admission prend effet au moment de l'émission du certificat d'exploitation.

L'entité demandant le certificat d'exploitation est dénommée le demandeur. Le rôle de demandeur peut être rempli, par exemple, par la société ferroviaire commandant le véhicule, par le fabricant, par le futur détenteur, etc. Il serait logique de supposer que l'entité qui a l'obligation contractuelle d'obtenir l'admission d'un nouveau véhicule est le demandeur, mais ce n'est pas une règle formelle.

La conformité aux PTU est contrôlée par l'organisme d'évaluation selon les modules d'évaluation établis dans la PTU GEN-D. Le type des modules utilisés dépend principalement de ce qu'autorise la PTU structurelle[6] concernée. Ce travail d'évaluation débute pendant la phase de conception d'un projet et se poursuit jusqu'à ce que la dernière unité soit produite. Cela signifie que l'organisme d'évaluation devrait être impliqué dès le début du projet. Le résultat de ces contrôles devrait être valide et reconnu dans tous les autres États parties pour les admissions ultérieures, en vertu de l'article 6a des ATMF.

Si plus d'un véhicule de même conception doivent être admis, le premier véhicule constitue un type. Pour l'admission ultérieure de véhicules du même type, il suffit de prouver que ces véhicules sont bien construits en conformité avec le type.

Le véhicule complet, avec tous ses éléments, doit satisfaire aux exigences essentielles. Cela inclut des composants non visés par les PTU. Cette conformité doit être garantie par le fabricant et une confirmation doit en être donnée par l'autorité compétente délivrant le premier certificat d'exploitation, selon la COTIF et la réglementation applicable dans l'État concerné[7]. Le certificat devrait être délivré au format du modèle uniforme publié sur le site internet de l'OTIF.

L'autorité compétente délivre le certificat d'exploitation au demandeur (article 11, § 7). Avant que l'admission à l'exploitation puisse être accordée, le demandeur doit compiler un dossier technique. Le « fichier technique » est la documentation relative au véhicule, contenant toutes ses caractéristiques techniques. Il joue le rôle de manuel d'utilisation. La teneur du dossier technique, qui est joint au certificat d'exploitation et conservé par le détenteur pour toute la durée de vie du véhicule, est définie dans la PTU GEN-C.

---

[6] Pour les véhicules, les « PTU structurelles » sont les PTU LOC&PAS, PMR, Bruit et WAG.

[7] Au sein de l'UE, cette confirmation est donnée avec la déclaration « CE », dans laquelle le demandeur déclare, sous sa seule responsabilité, que toutes les exigences essentielles sont remplies.

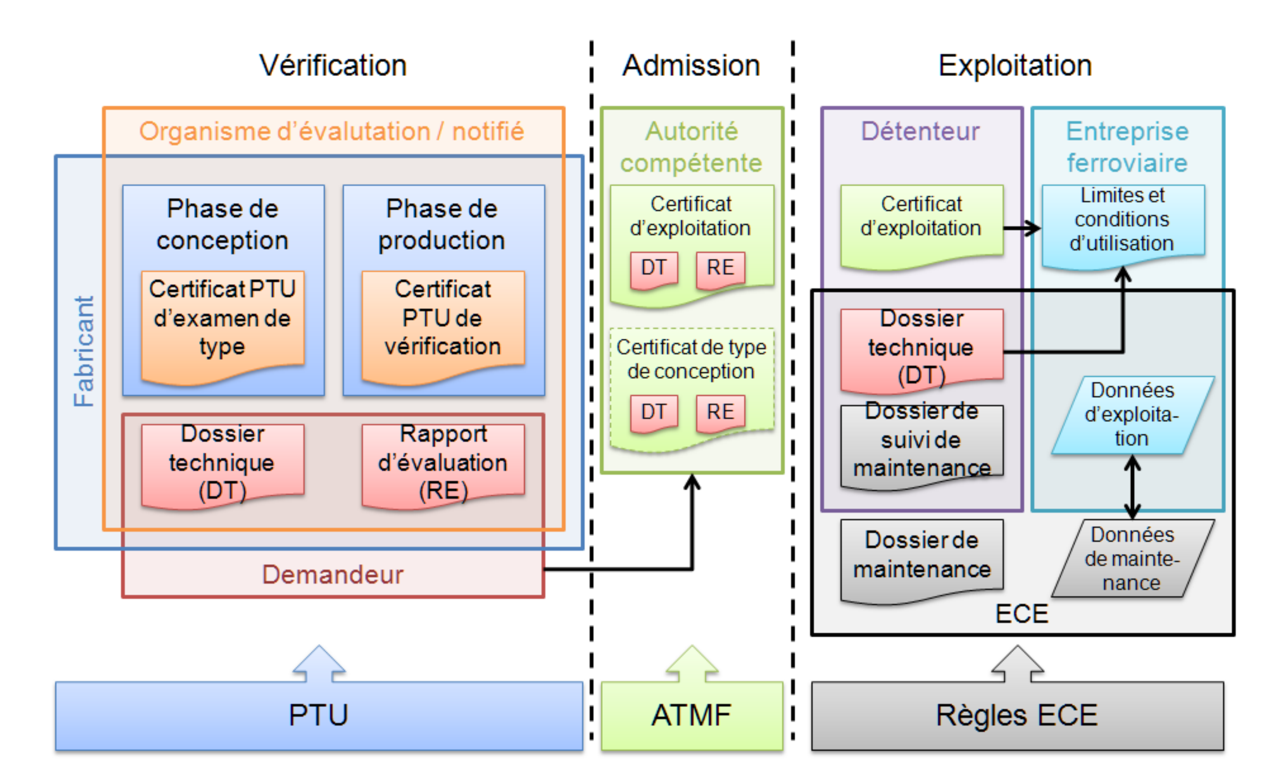


Illustration 2 : Vérification, admission et exploitation

Pour les admissions ultérieures de véhicules satisfaisant à toutes les spécifications des PTU, les contrôles de conformité dans les autres États devraient se limiter :

- aux sous-systèmes non (encore) couverts par la PTU – actuellement, la partie embarquée du sous-système contrôle-commande et signalisation est le seul sous-système véhicule non couvert par les PTU ;
- aux cas spécifiques ayant une incidence sur la compatibilité technique avec le réseau de l'État concerné ;
- aux points ouverts des PTU liés à la compatibilité avec l'infrastructure ;
- aux éléments du véhicule qui s'écartent des spécifications des PTU, p. ex. en raison d'une dérogation selon l'annexe B aux ATMF ;
- aux spécifications techniques nationales notifiées et valides aux termes de l'article 12 des APTU.

En principe, l'admission est octroyée pour une durée illimitée, c.-à-d. pour toute la durée de service des véhicules. Cela signifie que la modification de la réglementation ne devrait théoriquement pas avoir d'incidence sur le certificat d'exploitation des véhicules existants. Cependant, en vertu de l'article 19, § 5, la Commission d'experts techniques (CTE) peut décider que, pour des raisons motivées afférentes à la sécurité et l'interopérabilité, certaines dispositions doivent être respectées dans un certain délai. En application de l'article 16, § 4, la CTE peut également ordonner aux États parties de suspendre les certificats d'exploitation de certains types de véhicules à la suite d'accidents ou incidents.

Les véhicules ne remplissant pas toutes les conditions applicables des PTU ne peuvent être admis à la circulation en trafic international. Ils peuvent cependant être admis à l'exploitation consécutivement par deux États ou plus conformément aux termes de l'article 6, § 4, ce qui leur permet de circuler uniquement dans ces États.

Véhicules existants en trafic international

(à propos de l'article 19)

De nombreux véhicules existants circulant en trafic international n'ont pas été admis selon les procédures énoncées dans les ATMF. Beaucoup ont été « homologués » et mis en service en vertu d'accords entre les sociétés ferroviaires, tels que les prescrivent le RIC pour les voitures et le RIV pour les wagons. Si cela a eu lieu avant 2011, les dispositions des ATMF n'ont pas d'incidence sur l'admission de ces véhicules RIC et RIV. Il n'en reste pas moins que ces véhicules existants devraient également être marqués et entretenus conformément aux PTU et règles ECE.

Conformité à la réglementation et entretien permanents pendant la durée d'utilisation des véhicules

(à propos des articles 7, 11, 15 et 19)

Les véhicules doivent respecter toutes les PTU applicables au moment de leur admission. Cette conformité aux PTU en vigueur lors de la première admission du véhicule doit être préservée de façon permanente pendant toute la durée de service du véhicule. Les responsabilités partagées par le détenteur, l'entreprise ferroviaire et l'entité chargée de l'entretien (ECE) sont bien définies et permettent de veiller à la conformité et d'utiliser correctement les véhicules. Pour certains véhicules, p. ex. les trains de voyageurs, les rôles du détenteur, de l'ECE et de l'entreprise ferroviaire sont tous remplis par la même société. D'autres, comme certains trains de marchandises, peuvent être utilisés par de nombreuses entreprises ferroviaires différentes. Ces différences n'ont pas de répercussions sur les principales responsabilités des différents acteurs (détenteur, entreprise ferroviaire et ECE).

Avant d'être admis à l'exploitation ou utilisé, tout véhicule doit se voir attribué une ECE, qu'il revient au détenteur de désigner. Les ECE pour les wagons sont certifiées conformément aux dispositions de l'annexe A aux ATMF. Il incombe à l'ECE de garantir, au moyen d'un système de maintenance, que les véhicules sont aptes à circuler en toute sécurité. Elle doit également veiller à ce que les informations sur l'entretien et les restrictions d'exploitation soient à la disposition des entreprises ferroviaires, soit directement, soit par l'intermédiaire des détenteurs.

Le certificat d'exploitation qui constitue une preuve de l'admission est détenu par le détenteur. Le dossier technique, qui peut être vu comme le « manuel d'utilisation » du véhicule, est joint au certificat. La teneur du dossier technique est définie dans la PTU GEN-C et comprend les conditions et limites d'utilisation et les consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien. Il appartient au détenteur de mettre à disposition de l'ECE et de l'entreprise ferroviaire les informations pertinentes sur l'utilisation et l'entretien du véhicule.

Composition du train, responsabilités d'exploitation et échange de données

(à propos des articles 3a, 9 et 15a)

Les véhicules ferroviaires sont exploités sous forme de trains. Un train peut consister d'un ou plusieurs véhicules et il appartient aux entreprises ferroviaires[8] de veiller à ce que tous les véhicules des trains soient exploités selon leurs conditions et limites d'utilisation et à ce que les restrictions d'exploitation éventuelles soient respectées.

Les entreprises ferroviaires ne devraient utiliser un véhicule que si une ECE lui est attribuée. Elles fournissent à l'ECE soit directement, soit par l'intermédiaire du détenteur, des informations sur l'exploitation du véhicule, notamment le kilométrage et les incidents et accidents.

Les entreprises ferroviaires s'assurent qu'une ECE a été attribuée à chacun des véhicules des trains qu'elles exploitent.

Les ATMF ne réglementent pas la certification des entreprises ferroviaires. Si une entreprise ferroviaire est ou non autorisée à exercer ses activités dans un État particulier dépend de la réglementation en vigueur dans cet État. De même, les ATMF n'harmonisent pas les règles d'exploitation et de sécurité pour l'exploitation des trains.

L'article 15a des ATMF fixe des exigences minimales visant à garantir l'exploitation en toute sécurité des trains. Il dispose qu'il appartient à l'entreprise ferroviaire de veiller à ce que le train soit composé et préparé de manière correcte et sûre. L'appendice I de la PTU concernant les wagons et l'appendice K de la PTU concernant les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs comportent des dispositions pour l'exploitation en toute sécurité du matériel roulant.

Les responsabilités d'exploitation énoncées à l'article 15a des ATMF sont compatibles avec la réglementation de l'UE, mais ne couvrent qu'une partie de la réglementation de l'UE relative à la sécurité ferroviaire.

Dans la mesure où la COTIF comprend des règles d'exploitation équivalentes aux règles de l'UE, comme les règles des PTU, les activités d'exploitation réalisées en dehors de l'UE conformément à ces règles de la COTIF devraient également être reconnues au sein de l'UE. Cela pourrait par exemple s'appliquer aux activités des ECE ou aux activités de préparation des trains et aux contrôles effectués avant le départ par les GI.

Les trois points suivants illustrent les interactions entre la réglementation COTIF et la réglementation de l'UE :

1. Pour le trafic entre les États membres de l'UE, la réglementation de l'UE prime.

2. Pour le trafic entre l'UE et les États parties de l'OTIF non membres de l'UE :

[8] En fonction de la réglementation en vigueur dans l'État concerné, des entités autres que les entreprises ferroviaires peuvent également être autorisées à exploiter des trains. Il peut par exemple s'agir de gestionnaires d'infrastructure en vue de l'inspection ou de l'entretien de l'infrastructure ou d'instituts d'essais pour l'essai de nouveaux véhicules. Dans ce cas, ces entités ont les mêmes responsabilités que les entreprises ferroviaires.

i. la réglementation de l'UE s'applique pour la partie du transport se déroulant sur le territoire des États membres de l'UE, à moins qu'il y ait des règles équivalentes découlant de la COTIF pour l'objet particulier concerné ;

ii. la réglementation COTIF s'applique pour la partie du transport se déroulant en dehors du territoire des États membres de l'UE. La réglementation COTIF est complétée par la réglementation nationale s'il n'y a pas de règle COTIF applicable.

3. Pour le trafic entre plusieurs États parties de l'OTIF non membres de l'UE, la réglementation COTIF s'applique. La réglementation COTIF peut être complétée par la réglementation nationale s'il n'y a pas de règle COTIF applicable.

Accords internationaux

(à propos des articles 3a, 6, 6a et 6b)

Le concept de l'équivalence entre les spécifications techniques de l'UE, énoncées dans les STI, et de l'OTIF, énoncées dans les PTU qui leur sont équivalentes, est à la base de l'admission internationale des véhicules dans les ATMF. Lorsque ces règles sont complètes, pleinement équivalentes, et ne comportent pas de points ouverts, alors un véhicule satisfaisant aux prescriptions de la STI et autorisé en UE est également réputé autorisé en dehors de l'UE, et vice versa. Ce principe est illustré dans le diagramme ci-dessous.

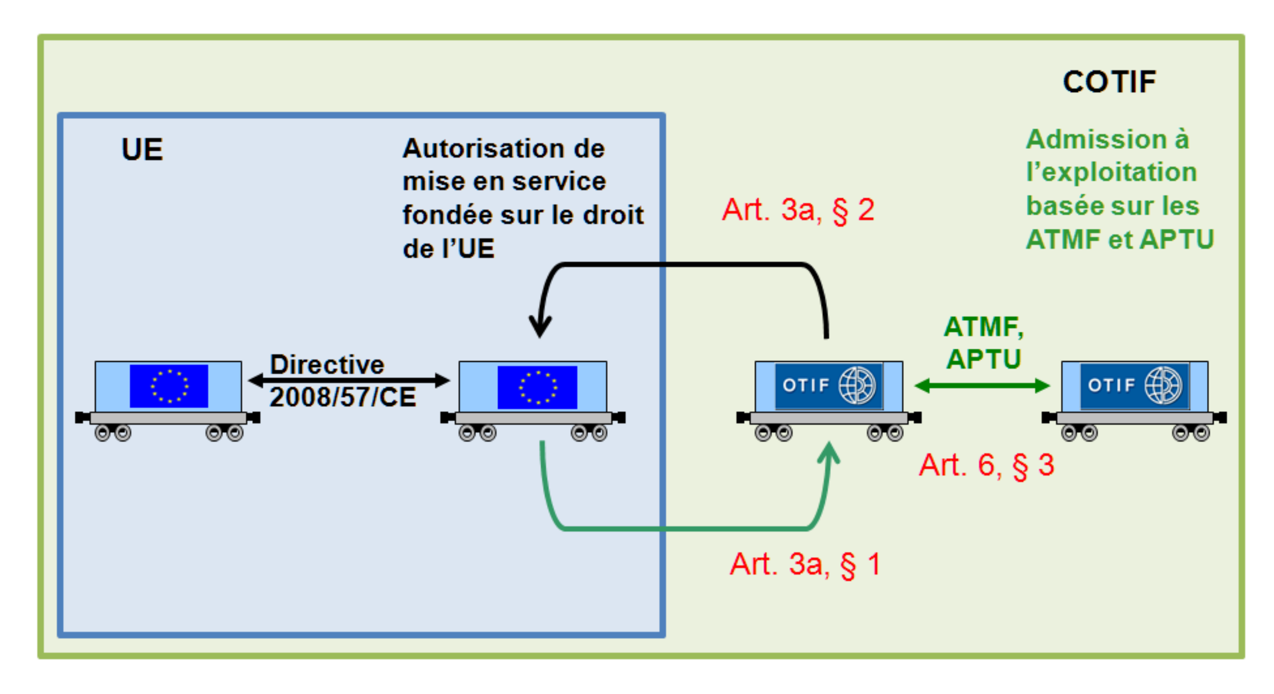


Illustration 3 : Interactions UE-OTIF pour l'admission de véhicules

L'accord d'adhésion de l'UE à la COTIF et l'article 3a, § 3, des ATMF énoncent tous deux le principe de déconnexion, selon lequel les États appliquant le droit de l'UE[9] appliquent ce dernier à leurs relations mutuelles en lieu et place du droit de l'OTIF, sauf s'il n'y a pas de règle de l'UE applicable.

[9] Les États appliquant le droit de l'UE sont les États membres de l'UE et les États ayant conclu des accords bilatéraux avec elle en ce sens.

Il faut noter qu'il existe une différence fondamentale entre les principes sous-jacents aux ATMF et les principes derrière la réglementation de l'UE sur l'autorisation des véhicules. Au sein de l'UE, remplir les conditions d'autorisation, y compris la conformité aux STI, est une condition pour la mise en service des véhicules, que ce soit à l'échelle nationale ou internationale. La réglementation de l'UE interdit donc de facto la vente ou l'utilisation en UE de nouveaux véhicules ferroviaires ne respectant pas la réglementation et l'obligation d'appliquer les STI est donc absolue[10]. A contrario, les ATMF fixent les conditions du droit d'admission au trafic international. La conformité aux PTU ouvre donc un droit. La conséquence de la non-conformité aux ATMF est que le véhicule ne peut être admis au trafic international, mais il peut toujours être mis sur le marché et être utilisé nationalement voire entre des États en vertu de réglementations qui y sont applicables.

Registres

(à propos de l'article 13)

Chaque État partie doit mettre en place un registre national des véhicules (RNV) opérationnel en conformité avec les spécifications du RNV de l'OTIF. Tous les RNV doivent être connectés au registre virtuel central des véhicules (RVV-CE), moteur de recherche rassemblant les RNV et permettant de récupérer les informations des RNV connectés.

Les véhicules sont enregistrés dans le RNV de l'État où ils ont pour la première fois été admis. Ils sont identifiés par leur numéro unique de véhicule, tel que le définit la PTU Marquage. Le RNV lie chaque véhicule à son détenteur, son ECE et son propriétaire et fournit des informations sur son admission à l'exploitation.

Problèmes de la suspension et du retrait de certificats

(à propos des articles 10a, 16, § 4, 17, § 3, et 18)

L'article 10a, § 2, porte sur le retrait des certificats d'exploitation. Il s'agit d'une mesure draconienne ayant pour conséquence que le véhicule n'est plus admis au trafic international. L'article 10a, § 2, lettre b) selon lequel le détenteur doit remédier aux défauts constatés répond à l'article 11, § 8, qui précise que c'est le détenteur qui détient le certificat. Si une autorité entend retirer un certificat en application de l'article 10a, § 2, lettre b), elle doit par conséquent contacter le détenteur. Si le retrait n'est pas immédiat, il peut être ordonné au détenteur de remédier au problème pour éviter le retrait, en fonction du type de non-conformité ou de problème. Le certificat d'exploitation d'un véhicule ne peut être retiré que par l'autorité compétente qui a délivré le certificat. Le retrait doit apparaître dans le Registre national des véhicules à la rubrique n° 10.

L'article 10a, § 4, définit le concept de suspension des certificats d'exploitation. La suspension est une mesure temporaire durant laquelle le véhicule ne peut être utilisé en trafic international. Les autorités compétentes ont l'obligation de suspendre les certificats lorsque se présentent les motifs listés à l'article 10a, § 4, qu'elles aient elles-mêmes délivré le certificat ou qu'il l'ait été par l'autorité compétente d'un autre État partie. Le retrait doit apparaître dans le Registre national des véhicules à la rubrique n° 13.3. Le mauvais entretien par une ECE peut, par exemple, être un motif de suspension. Si l'ECE a causé le problème, le détenteur peut remédier à la situation en améliorant les performances de l'ECE ou en changeant d'ECE.

[10] À l'exception de certaines dispositions spécifiques comme les dérogations, les règles d'application, etc.

Cela va dans le sens de l'article 15, § 1, selon lequel il incombe au détenteur de désigner l'ECE. Dès qu'il a été remédié aux motifs de la suspension, le certificat redevient valide.

Un certificat d'exploitation ne peut être retiré que par l'autorité compétente qui l'a délivré.

Un certificat d'exploitation peut être suspendu par n'importe quelle autorité compétente.

En vertu de l'article 16, § 4, la CTE peut ordonner aux États parties de suspendre les certificats d'exploitation de certains types de véhicules par suite d'accidents ou d'incidents.

Selon l'article 5, § 7, il relève de la compétence de la CTE d'ordonner aux États parties de suspendre ou de retirer les certificats d'exploitation n'ayant pas été délivrés en application de la réglementation.

Les conséquences juridiques du non-respect de la réglementation sont réglées dans l'État partie dont l'autorité compétente a accordé la première admission à l'exploitation.

Problèmes de l'immobilisation et du refus de véhicules

(à propos de l'article 17)

L'article 17, § 1, des ATMF énonce le principe de base selon lequel une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou les autorités ne peuvent empêcher la circulation de véhicules admis à l'exploitation, et ce indépendamment de leur origine.

Cela n'implique pas que toutes les entreprises de transport ferroviaire doivent être en mesure d'utiliser tous les types de véhicules. Si un véhicule admis est incompatible avec l'environnement opérationnel ou le parc d'une entreprise de transport ferroviaire, celle-ci n'empêche pas sa circulation, mais n'est pas en mesure de l'exploiter puisqu'il ne satisfait tout simplement pas à ses pré-requis techniques et opérationnels. Cela a pour conséquence qu'une entreprise de transport ferroviaire peut décider, aux conditions exposées ci-dessus et au vu de ses responsabilités en vertu de l'article 15a, qu'elle n'est pas en mesure d'exploiter un type de wagon particulier qui a été légalement autorisé/admis au service.

Si une autorité compétente a des raisons de penser qu'un véhicule ne respecte pas les règles techniques applicables, elle est habilitée à l'immobiliser en vue d'une inspection, qui doit être effectuée aussi rapidement que possible et quoi qu'il en soit dans un délai de 24 heures. Si la non-conformité est confirmée, le certificat du véhicule est alors suspendu en application de l'article 10a.

Problèmes des organismes d'évaluation ou autorités compétentes ne remplissant pas les conditions de qualification et d'indépendance

(à propos des articles 5, § 7, et 17, § 3)

Si un État partie considère qu'un organisme d'évaluation ou une autorité compétente d'un autre État partie ne remplit pas les conditions de qualification et d'indépendance, il doit en informer la Commission d'experts techniques (CTE) qui, dans les quatre mois, informe l'État partie concerné des changements nécessaires pour que l'organisme d'évaluation ou l'autorité compétente conserve le statut qui lui a été conféré. La CTE peut ordonner à l'État partie de suspendre ou retirer les certificats délivrés sur la base des travaux de l'organisme d'évaluation

ou l'autorité compétente en question. Si l'État partie n'obtempère pas, les autres États parties sont habilités à immobiliser les véhicules concernés, en vertu de l'article 17, § 3.

****